

# OPIS PRZEDSIĘWZIĘCIA

## **„Remont nawierzchni jezdni drogi gminnej Rozprza-Nowa Wieś w Rozprzy”**

### **BRANŻA DROGOWA**

#### **1. Podstawa opracowania**

- 1.1. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz.U. Nr 43, poz.430/ - analogia.
- 1.2. Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- 1.3. Przepisy i normy branżowe
- 1.4. Uzgodnienia z Inwestorem i właścicielami sieci uzbrojenia terenu.

#### **2. Przedmiot i zakres opracowania**

Przedmiotem opracowania jest projekt remontu nawierzchni jezdni drogi gminnej Rozprza-Nowa Wieś. Zakresem objęto odcinek drogi gminnej długości 525,92 m od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1515E do końca ogrodzenia cmentarza.

**Teren inwestycji obejmuje działki oznaczone numerami ewidencyjnymi gminy Rozprza obr. Rozprza dz. nr 445, obr. Stara Wieś dz. nr 91. Działki nr 91 i 445 stanowią pas drogowy drogi gminnej.**

#### **3. Istniejący stan zagospodarowania terenu**

Inwestycja usytuowana jest na terenie między liniami rozgraniczającymi drogi gminnej Rozprza –Nowa Wieś oraz drogi powiatowej nr 1515E Rozprza – Stara Wieś. Droga gminnych posiada klasę D.

Występujące odcinku objętym opracowaniem skrzyżowanie z drogą powiatową jest typu „T” z drogą powiatową jako nadrzędną. Po stronie północnej drogi powiatowej występuje zakończenie chodnika szerokości 2,0m, który biegnie wzdłuż drogi krajowej nr 91 w kierunku Rozprzy. Na odcinku objętym opracowaniem droga gminna posiada przekrój szlakowy z jezdnią szerokości ok 4,0m, obustronnymi poboczami gruntowymi szerokości ok. 1,6m, W rejonie skrzyżowania z drogą powiatową jezdnia jest poszerzona do 6m. Występujące na odcinku objętym opracowaniem rowy przydrożne są w różnym stanie technicznym. Miejscami są całkowicie zamulone. W km 0+522,21 pod koroną drogi występuje przepust z rur żelbetowych fi 40. Na odcinku objętym opracowaniem występują zjazdy indywidualne oraz zjazdy na drogi transportu rolniczego.

Odprowadzenie wód opadowych następuje powierzchniowo w kierunku drogi powiatowej, do istniejących rowów przydrożnych włączonych w istniejący system odprowadzenia wód opadowych oraz do istniejącego na działce 101/8 rowu odpływowego. Droga gminna w liniach rozgraniczających posiada szerokość od 12,5 do 16,5 m. W pasie drogowym drogi gminnej zlokalizowano urządzenia infrastruktury technicznej.

### **3.1. Uzbrojenie terenu**

#### **3.1.1. Sieci energoelektryczna**

W rejonie robót występuje nasłupowa sieć elektroenergetyczna NN.

#### **3.1.2. Sieć wodociągowa i kanalizacyjna**

Na obszarze objętym opracowaniem występują przyłącza wodociągowe.

#### **3.1.3 Sieć gazowa**

W rejonie robót występuje gazociąg g 350 przechodzący w poprzek drogi gminnej.

#### **3.1.4 Sieć teletechniczna**

Na obszarze objętym robotami występuje nasłupowa sieć teletechniczna.

## **4. Projektowane zagospodarowanie terenu**

W oparciu o 1.2, 1.2.1.3 na odcinku drogi gminnej od km 0+006,53 do km 0+525,92 projektuje się remont istniejącej nawierzchni jezdni polegającej na:

- Wykonaniu koryta pod poszerzenia jezdni po stronie zachodniej od km 0+014,90 do km 0+272,02 szerokości od 0 do 1,25 m
- Wykonaniu na poszerzeniach warstwy wzmacniającej z gruntu stabilizowanego cementem grubości 10 cm o  $R_m = 1,5$  MPa oraz warstwy podbudowy zasadniczej grubości 20 cm z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63
- Wykonaniu na odcinku od km 0+006,53 do km 0+525,92 warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC 11W w ilości 100 kg/m<sup>2</sup>
- Wykonaniu warstwy ścieralnej grubości 4 cm z betonu asfaltowego AC 8S szerokości 5 m.
- Uzupełnieniu pobocza gruntowego po stronie zachodniej kruszywem łamanym 0/20..

### **Trasa drogi**

Trasę drogi zaprojektowano w taki sposób, aby umożliwić budowę chodników w pierwszym etapie przebudowy drogi wykorzystując istniejący przebieg wschodniej krawędzi jezdni. W drugim etapie umożliwi to poszerzenie jezdni do 5,5 m.

Zaprojektowano trasę w postaci łamanej. Trasa bierze swój początek w punkcie C1 leżący na przecięciu osi drogi powiatowej i gminnej (km 0+000,00). Następnie poprzez punkty CV1, CV2, CV3, CV4, CV5, CV6, CV7, CV8, CV9 dobiega do punktu C22 (km 0+525,92) gdzie znajduje się koniec projektowanej trasy. Załamania powyżej 1grada wyokrąglono łukami poziomymi o promieniach  $R=175$ m i  $R=250$ m. W przypadku promienia  $R=175$ m zastosowano proste przejściowe o długościach 60m. Projektowana trasa pokazana na planszy nr 2 opracowania oraz na kartach obliczeniowych.

### **Niweleta osi trasy**

Projektowane niwelety osi tras dostosowano do rzędnych nawierzchni na początku i końcu projektowanego odcinka. Zaprojektowano niweletę osi trasy w taki sposób, aby uzyskać możliwość wykonania ścieralnej i wyrównawczej opuszczając miejscowo frezowanie istniejącej nawierzchni na głębokość 2cm. Uzyskano niweletę osi drogi o spadkach od 0,593% do 2,339%. Wyokrąglenia załamań niwelety dokonano łukami pionowymi o promieniach od 1285 do 2000 m.

**Odwodnienie**

Odprowadzenie wód opadowych przewidziano powierzchniowo do rowów przydrożnych na dotychczasowych warunkach.

**Uzbrojenie terenu**

**Nie przewiduje się robót związanych z sieciami uzbrojenia terenu.**

**Uwagi końcowe:**

Roboty należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami oraz odpowiednimi ogólnymi specyfikacjami technicznymi. Przy połączeniu nowej warstwy ścieralnej z istniejącą należy wykonać frezowanie o głębokości 4 cm i na długości 0,5m. Połączenia warstwy ścieralnej powinny być zabezpieczone przed penetracją wód opadowych poprzez oblanie asfaltem lub emulsją asfaltową. Należy chronić istniejące znaki geodezyjne.

Wszystkie wyroby stosowane do budowy muszą posiadać odpowiednie deklaracje i znaki dopuszczające do stosowania w budownictwie. Prace powinny być wykonane zgodnie ze sztuką budowlaną przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje.

Opracował:

mgr inż. Tadeusz Budkowski  
upr. SWK/0086/POOD/04